



agence nationale
de la cohésion
des territoires

ACCOMPAGNEMENT SUR LA CO-CONSTRUCTION ET LA CONCERTATION POUR LE PROJET DE MOBILITE

Villecomtal

PETR du Haut Rouergue



CONTACT

Immergis :

Vincent Lecamus

vlecamus@immergis.fr

+33 (0) 4 34 11 65 51

SOMMAIRE

1. Contexte de l'étude	3
2. Objectif de la concertation	Erreur ! Signet non défini.
3. Enjeu du tronçon	Erreur ! Signet non défini.
4. Etudes complémentaires	10
5. Déroulé de la concertation	Erreur ! Signet non défini.
6. Apports Techniques	10
1. Fiche aménagement	11
2. Vue générale scénario 1	12
3. Vues précises scénario 1 :	13
1. Vue générale scénario 2 :	18
2. Vues précises scénario 2 :	19
7. Financements	23
8. Annexes	29

1. Contexte de l'étude

1.1. Le territoire du PETR du Haut-Rouergue

Le PETR du Haut Rouergue est un syndicat mixte fermé créé en janvier 2015 par arrêté du Préfet de l'Aveyron. Structure opérationnelle de développement, il fédère deux communautés de communes : Comtal, Lot et Truyère et Des Causses à l'Aubrac. Cette organisation administrative est composée de 38 communes pour une population de près de 35 000 habitants au 1^{er} janvier 2021.

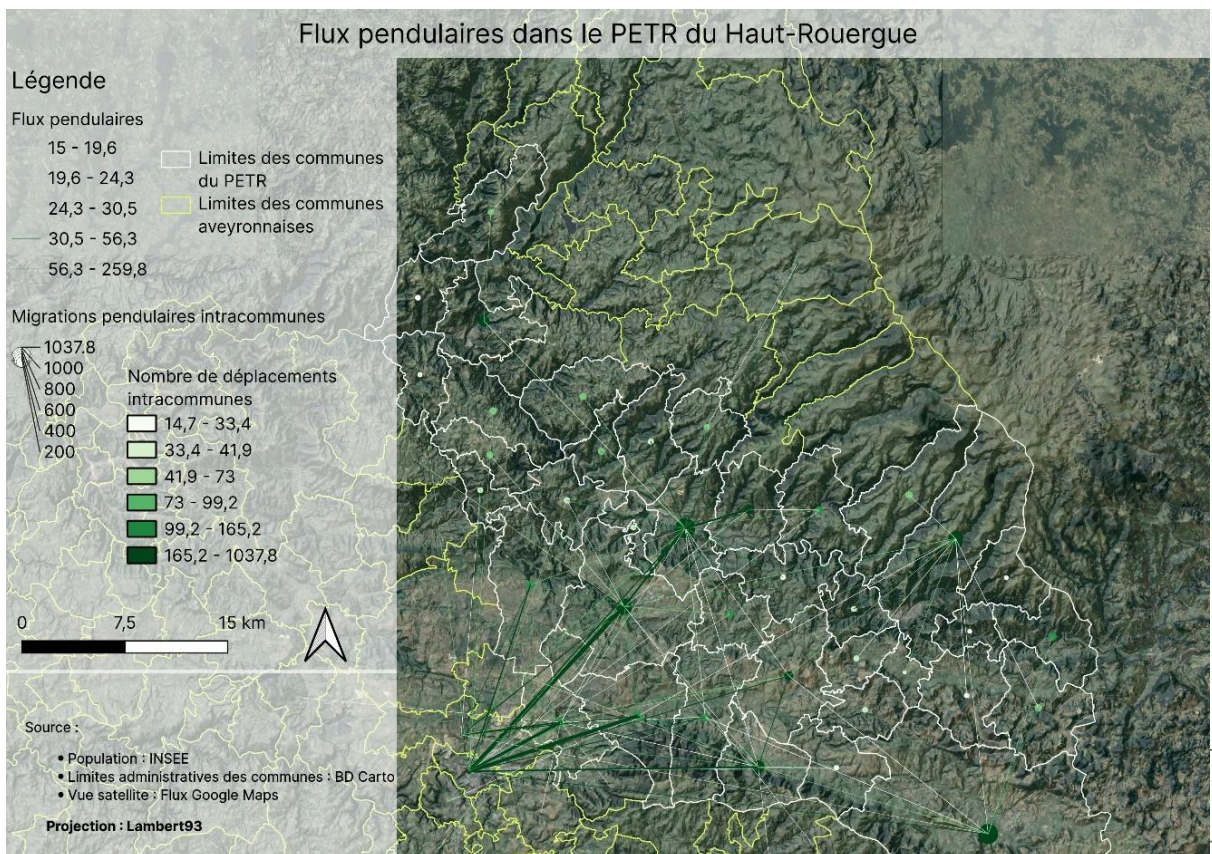
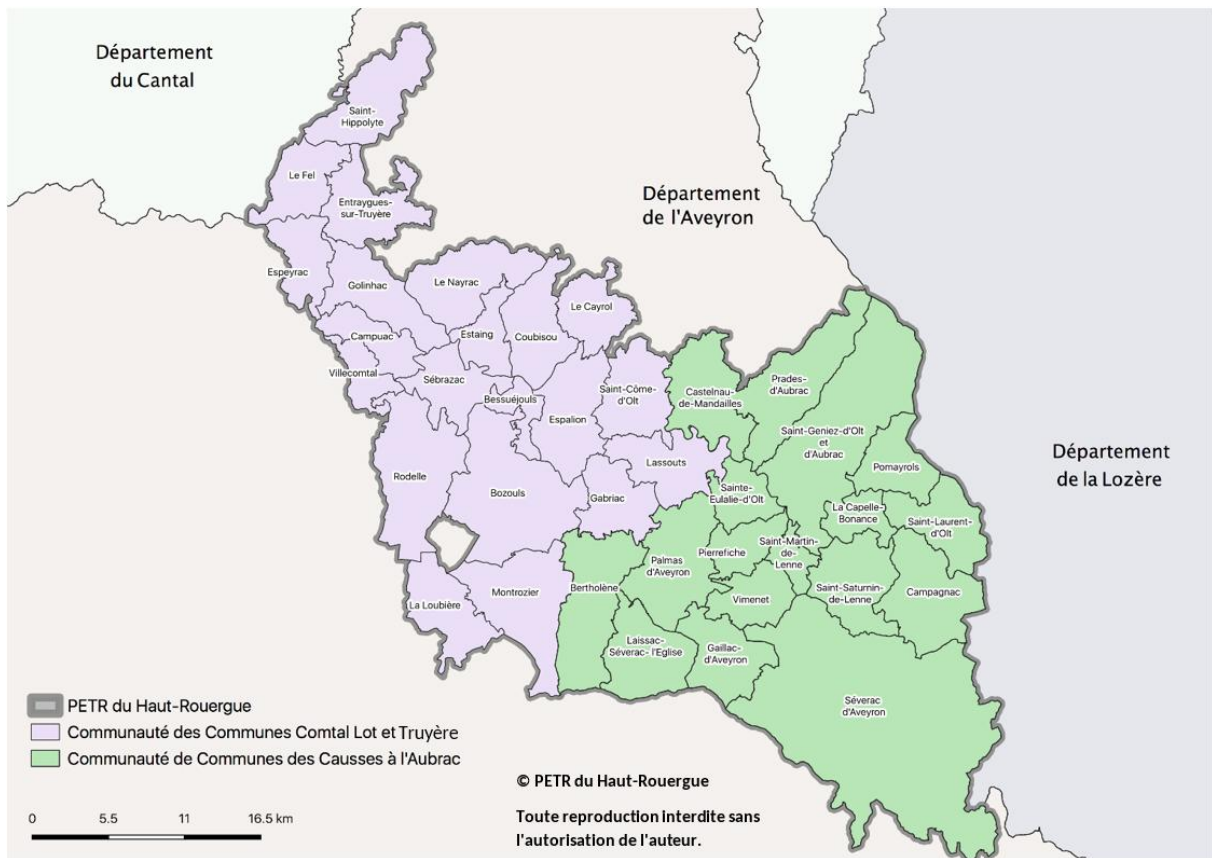
Le territoire du PETR du Haut Rouergue s'étend au nord-est du département de l'Aveyron et au nord de la région Occitanie sur une surface d'environ 1 386 km². Il couvre la partie nord de la zone d'emploi de Rodez autour du bassin de vie d'Espalion, bourg centre de convergence et de services pour le nord du département de l'Aveyron. L'ensemble du territoire se situe au sein du Massif Central et à équidistance de trois grandes villes : Toulouse, Montpellier et Clermont-Ferrand.

Il est organisé autour de trois vallées principales : le Lot d'est en ouest, la Truyère au nord-ouest et l'Aveyron au sud du PETR.

Le territoire est desservi par 5 principaux axes routiers :

- à l'Est : l'A75, la Méridienne de Clermont-Ferrand à Béziers avec trois échangeurs,
- ainsi que la ligne ferroviaire Clermont-Ferrand - Béziers ;
- au sud : la RN 88 (axe Lyon – Toulouse) qui traverse le Sévérageais et le Laissageais ainsi que la ligne ferroviaire reliant Millau à Rodez ;
- selon l'axe sud nord, la RD 921 relie Espalion à Saint-Flour via Laguiole ;
- à l'ouest : la RD 920 d'Espalion à Aurillac ouvre la vallée du Lot sur le Cantal ;
- Selon l'axe nord sud, la RD 988 ouvre le territoire sur le reste du département et sur l'agglomération de Rodez. Cette dernière, très fréquentée tant pour les échanges domicile/travail que pour le désenclavement, bénéficie depuis plusieurs années de différents aménagements dont la déviation de Curlande achevée en 2011, celle d'Espalion mise en service en 2019 et le contournement de Lioujas inauguré en décembre 2020.

Concernant le transport aérien, l'aéroport de Rodez-Marcillac est le plus proche du territoire. Il propose notamment 3 allers-retours quotidiens avec l'aéroport de Paris-Orly. Cette offre est complétée par l'aéroport Aurillac – Tronquières. Les lignes entre ces aéroports et Paris sont exploitées sous obligation de service public.



1.2. Le contexte du projet

Le PETR du Haut-Rouergue est lauréat de l'Appel à Manifestation d'Intérêt Avenir Montagne Mobilité mis en place par l'ANCT et réalise dans ce cadre une étude expérimentale sur 7 micro-tronçons (la commune de Séverac-d'Aveyron n'ayant pas souhaité poursuivre à cette démarche, le tronçon identifié n'étant pas prioritaire dans les aménagements recensés dans le schéma directeur vélo de la commune). Un diagnostic a été réalisé en 2020 en collaboration avec l'Université Jean-Jaurès de Toulouse sur la mobilité. L'objectif était de positionner les usages actuels sur le territoire liés aux différentes mobilités (voiture, covoiturage, vélo, marche, transport Lio, TAD et transport scolaire).

Des constats structurels ont été mis en évidence à l'issue de cette phase de diagnostic dont l'étalement des bourgs et un usage de la voiture important. Des freins à d'autres usages ont également été identifiés : des habitudes quotidiennes d'usage de la voiture, des modes actifs contraints à la problématique du dernier kilomètre ainsi qu'un impact restreint des aires de covoiturage et des arrêts de transports en commun.

Plusieurs orientations stratégiques ont été déclinées à la suite du diagnostic :

- Communiquer : faire connaître, faire comprendre, faire envie
- Animer : informer, coordonner et accompagner les démarches
- Intégrer la dynamique sociologie en lien avec les notions de temps de liberté et d'autonomie où l'expérimentation et l'expérience sont deux outils indispensables
- Investir pour favoriser l'intermodalité et le premier/dernier kilomètre
- Partir des besoins des usagers pour construire les projets.

1.3. Les objectifs de l'étude

Dans le cadre de cette expérimentation et compte tenu des éléments de contexte cités précédemment, le territoire a choisi de se positionner plus spécifiquement sur la thématique des micro-tronçons à vocations multiples : premier / dernier kilomètre pour l'intermodalité, trajet domicile / travail ou école et les déplacements touristiques.

Actuellement, l'une des limites à l'usage des mobilités actives est identifiée comme étant la sécurisation : avec les autres modes dont les voitures, avec le type d'itinéraire existant. Il semble indispensable d'améliorer des cheminements piétons et / ou cyclables pour optimiser la qualité de vie des habitants sur le territoire.

L'objectif à travers cette démarche est d'accompagner la création de plusieurs micro-tronçons (piétons et cyclables) de qualité de quelques centaines de mètres à moins de cinq kilomètres positionnés entre deux points d'intérêt majeur pour une commune et / ou une intercommunalité et avec des aménagements répondant aux besoins réels des futurs usagers. Ces projets s'intègrent dans la compétence voirie et l'aménagement des espaces publics. Prioritairement, les communes concernées sont les communes retenues dans le cadre du dispositif Petites Villes de Demain et ou de la démarche Bourg Centre Occitanie.

Méthodologiquement, cette démarche se positionnera dans la continuité du diagnostic mobilité réalisé en 2020 qui, au-delà d'une analyse de données issues d'un questionnaire, avait intégré un volet participatif majeur avec la réalisation d'entretiens téléphoniques, de rencontres en face à face pour notamment le public moins mobile ainsi que cinq ateliers de concertation. Ces temps d'échange et d'animation avec des habitants se sont organisés et réalisés avec l'appui des centres sociaux du territoire et des associations locales impliquées sur la mobilité. Ces partenaires permettant d'accéder à un large public dont les personnes précaires.

Plus précisément, un accompagnement adapté basé sur la co-construction et la concertation a été confié au cabinet retenu avec une intervention à deux niveaux : à l'échelle du PETR du Haut Rouergue et à l'échelle de chaque micro-tronçon. En effet, ici, l'objectif est d'accompagner les échanges avec un professionnel capable de proposer les outils de travail adaptés à la diffusion et aux partages des idées pour aboutir à une prise de décision.

Pour mener à bien cette démarche, le cabinet Immergis a été recruté par le PETR du Haut Rouergue.

1.4. Le tronçon de Villecomtal

L'un des tronçons concernés par l'étude se trouve sur la commune de Villecomtal. L'objectif est de relier le bourg à l'espace de loisirs à la sortie du village, le vallon des sports.

Il s'agit de faciliter l'accès piéton et cycliste depuis le centre-bourg afin d'accéder à l'aire de sport ainsi qu'à la maison de santé adjacente. C'est une liaison couramment empruntée, celle-ci passe devant l'aire de camping-car et la salle des fêtes.

Villecomtal est une commune touristique labellisée Petite Cité de Caractère, elle se trouve sur une des variantes de la véloroute Vallée du Lot V86.

Dans le cadre de la réalisation de cette étude, Immergis a élaboré une méthodologie de travail permettant de répondre aux attentes du PETR du Haut-Rouergue et de la commune de Villecomtal.

Ainsi, une première visite de terrain le 31 août 2023 a permis de s'imprégner de l'environnement, de contextualiser le projet et d'identifier les premières pistes de réflexion. Plusieurs problématiques ont été identifiées :

- De nombreux véhicules empruntent la traversée du village dont des tracteurs
- Les trottoirs étroits sont inégaux et manquants par endroits
- Secteur en zone inondable

Des échanges ont été en amont engagés avec les partenaires techniques afin de les consulter sur les différents tronçons. Ainsi, les services de la Région Occitanie, du Département de l'Aveyron, de la DDT, des deux Communautés de Communes du PETR mais aussi le Syndicat Mixte Lot Dourdou et l'association Les Cyclomotivés ont amené leurs expertises sur ces itinéraires.

Un dispositif de concertation a ensuite été mis en place afin de consulter les différents usagers du tronçon. L'atelier avait pour objectif d'identifier les habitudes de déplacement sur ce parcours et les difficultés à l'utilisation des mobilités douces mais aussi de recueillir les attentes et les besoins des habitants.

Ensuite, un relevé terrain a permis de collecter les données inhérentes à la voirie permettant de faire les propositions techniques (cf. partie recommandations) en lien avec les apports de la concertation.

1. Dispositif de concertation

1.1. Méthodologie de concertation

Dans le cadre de la réalisation de l'étude portée par le PETR du Haut-Rouergue, une concertation a été mise en place auprès des habitants de Villecomtal.

La communication sur cette réunion s'est faite via des affiches dans les commerces, sur les réseaux sociaux, sur l'application « Panneau pocket » et sur invitation de la Mairie.

Comme évoqué précédemment, l'objectif de l'atelier était de recenser les difficultés des usagers à se déplacer à pied ou à vélo sur cet axe et ensuite de répertorier les besoins et les attentes vis-à-vis de leurs contraintes sur l'itinéraire.

Pour cela, il s'agit de réunir les usagers de l'itinéraire et de leur proposer un travail sur carte pour faciliter les échanges, connaître les habitudes de déplacements et localiser les « points noirs » de l'itinéraire.

A partir de ces données, les éléments les plus marquants et les plus cités par les participants sont inscrits sur un paperboard et serviront à alimenter le travail du cabinet Immergis dans les propositions d'aménagements.

1.2. La concertation

Les participants regroupaient des habitants, des riverains, des commerçants, des représentants d'associations, des usagers, des responsables de structures touristiques et des élus.

L'atelier s'est tenu le 6 septembre 2023 à 18h30 à la salle des fêtes et a rassemblé 16 participants. Des sous-groupes ont été créés, avec chacun à sa disposition une carte A0 représentant le secteur d'étude et l'itinéraire concerné.

La rencontre a débuté par une présentation du cadre de l'étude et du tronçon concerné.

Une fois, les sous-groupes établis, les participants étaient invités à échanger autour des éléments suivants :

- Leurs habitudes de déplacement ;
- Les difficultés rencontrées sur cet itinéraire ;
- Les idées de solutions à apporter pour ce tronçon.



L'itinéraire est un axe passant avec de nombreux véhicules mais aussi des piétons et des cyclistes. En effet, ce trajet permet de se rendre au Vallon des sports où se concentrent de nombreux équipements de loisirs mais aussi la maison de santé et quelques artisans. Cette route est aussi sur l'axe qui amène à Rodez. Sur ce tronçon, il faut tenir compte du rond-point au sol à la sortie du centre, de l'arrêt de bus Lio, de l'embranchement vers le camping Terre Rouge, de l'aire de camping-cars, de la proximité du Dourdou et de l'étroitesse de la rue, de l'accès au centre de secours et à la salle des fêtes.

La difficulté partagée par l'ensemble des participants est le manque de trottoirs pour circuler en sécurité à pied. Ils mettent en avant également la vitesse des véhicules. Certains témoignent de la dangerosité de sortir de la salle des fêtes qui donne directement sur la route.

Certaines voitures sont garées directement devant les maisons, sur les petits trottoirs, ce qui accentue la sensation d'insécurité pour longer cette route.

Des premières pistes émergent avec la mise en place d'un trompe-l'œil au sol pour faire ralentir. L'idée de feu récompense est aussi évoquée.

1.3. Bilan de la concertation

Les conclusions tirées de la concertation permettent de mieux saisir les enjeux à prendre en compte pour répondre aux objectifs fixés de l'étude.

⇒ Créer un cheminement piéton pour accéder au Vallon des Sports

C'est un axe majeur pour les habitants, touristes, cyclistes qui relie de nombreux services au centre historique de Villecomtal.

Il est évoqué la possibilité de créer une passerelle en encorbellement sur le Dourdou afin d'avoir un véritable cheminement piéton sécurisé. Cet aménagement ferait écho à celui réalisé à proximité dans le centre-bourg.

Il est envisagé aussi la création d'une passerelle sur la rivière derrière la salle des fêtes, qui permettrait d'éviter la route pour se rendre au vallon des sports. Un cheminement piéton de l'autre côté de la rive existe mais il est accidenté et non praticable pour les poussettes ou fauteuils roulants.

Il est rappelé que le projet est situé dans une zone inondable et qu'une étude hydraulique est en cours pour une passerelle submersible.

Selon les habitants, le chemin reliant la maison de santé par derrière ne doit pas être aménagé.

⇒ Faire ralentir les automobilistes

La difficulté réside dans le fait que la route est peu large, avec peu de trottoirs, ce qui rend la déambulation à pied insécurisée.

La mise en place d'un feu à récompense à 30 km/h pourrait limiter la vitesse des véhicules.

Des pistes sur des ralentisseurs ou des chicanes sont exposées mais peuvent poser des problèmes pour des véhicules plus grands.

Il est souligné aussi la difficulté de se garer vers le foirail. Si le cheminement était réalisé, le stationnement pourrait se faire au vallon des sports avec une signalétique piétons pour les visiteurs les invitant à se rendre dans le village.

2. Etudes complémentaires

Le projet se situe à proximité de zones Natura 2000. Il est conseillé de vérifier que les futurs aménagements n'aient pas d'impacts environnementaux sévères auprès de la Préfecture.

Il s'agira également de réaliser une étude faune flore avec l'aide d'un bureau d'étude spécialisé pour identifier les espèces protégées et l'impact des aménagements sur les habitats et les espèces des zones Natura 2000. Enfin, il faudra déposer le dossier d'évaluation des incidences zone Natura 2000 à la préfecture avec le dossier de dérogation de destruction d'espèces protégées si nécessaire.

3. Apports Techniques


Les éléments saillants de chacune des propositions sont intégrés au sein des fiches itinéraires et pré-opérationnelles. Des cartographies mettent en avant les propositions d'aménagement associées à l'itinéraire et une estimation financière complète

L'estimation financière est calculée de manière exhaustive et hors taxe. L'ensemble des poses et déposes nécessaires à la réalisation de l'itinéraire sont inscrites au sein des fiches techniques, ainsi que l'achat du foncier et les éventuelles études complémentaires nécessaires à la poursuite du projet.


L'ensemble des propositions d'aménagement sur les itinéraires respectent les recommandations nationales.

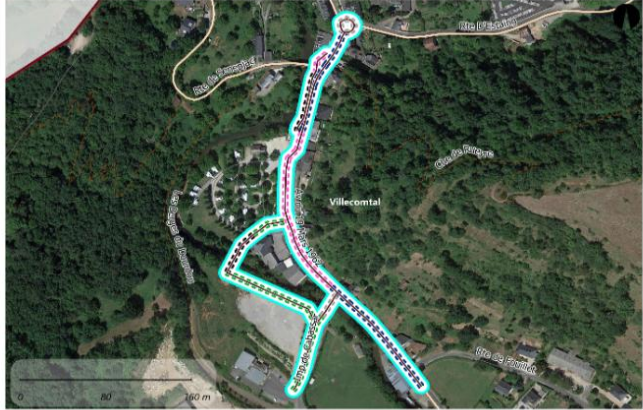
Les propositions techniques et les chiffrages identifiés sont issus d'une étude pré-opérationnelle poussée et recensant l'ensemble des éléments à poser et déposer.


1. Fiche aménagement



Villecomtal


10





<p>Itinéraire carte</p> <ul style="list-style-type: none"> Itinéraire retenu Tronçon étudié 	<p>Proposition d'aménagement</p> <ul style="list-style-type: none"> Site propre Bande cyclable Zone apaisée Chaussée Chaussée partagée Franchissement Cadrage <p style="text-align: right; font-weight: bold; color: red;">559 816€</p>
---	--

Scénario 1 :

Coût des aménagements : 67 178€

Coût liés à d'éventuelles études complémentaires :

Coût total : 626 993€

Scénario 2 :

Coût des aménagements : 56 055€

Coût liés à d'éventuelles études complémentaires : 6 727€

Coût total : 62 781€

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Commune.s
Villecomtal

Porteur de projet **Longueur de l'itinéraire**
PÉTR Haut Rouergue 803 m

Description de l'opération
L'opération permet de connecter le ventre-bourg à la maison de santé de la commune par des trottoirs larges et continus. Le camping et les terrains de sport de la commune sont également desservis.

Enjeux liés à l'itinéraire
Apaisement de la circulation motorisée
Relier la maison de santé au centre-bourg pour les piétons
Création de trottoirs

Sites au rayonnement intercommunal concernés
Maison de la santé
Camping
Equipements sportifs

Éléments à prendre en compte
Construction dans une zone à risque inondation "fort"
Arrêtés municipaux nécessaires

Potentiels financeurs
Villecomtal
Département
Région
État
Union Européenne

Partenaires techniques
Villecomtal
Département

2. Vue générale scénario 1



3. Vues précises scénario 1 :

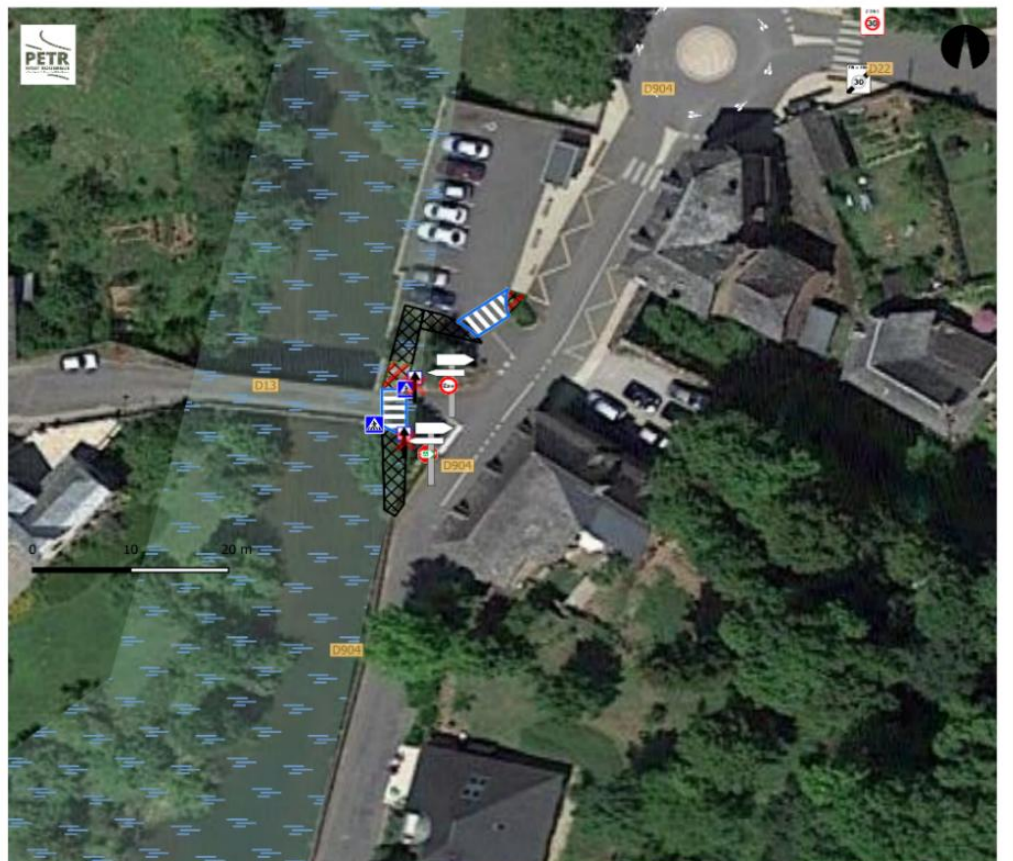
IMMERGIS

Tronçon : Villecomtal - Scénario 1 - zoom n°1



IMMERGIS








Tronçon : Villecomtal - Scénario 1 - zoom n°2














Éléments

-  Balise j11
-  Pictogramme 30 km/h
-  Priorite au sens inverse
-  Panneau B15
-  Panneau C18
-  ecf_colore
-  damier





Éléments

- Pictogrammes - vélo
- ▬▬▬ garde_corps
- Bordure
-  Panneau voie verte
-  Panneau fin voie verte
-  Dépose d'arbre
-  geotextile
-  Terre plein à raboter
-  Trottoir à raboter
-  Place de stationnement supprimée



1. Vue générale scénario 2 :











2. Vues précises scénario 2 :

IMMERGIS

Tronçon : Villecomtal - Scénario 2 - zoom n°1

Éléments

Pictogrammes - vélo















-  Direction Voiture
-  Panneau SI 6
-  Panneau C20a
-  Pictogramme 30 km/h
-  Dépose / repose de panneau
-  Entrée de zone 30
-  Sortie de zone 30
-  Terre plein à raboter
-  Plantation à déposer
-  Elargissement de trottoir
-  Passage piéton

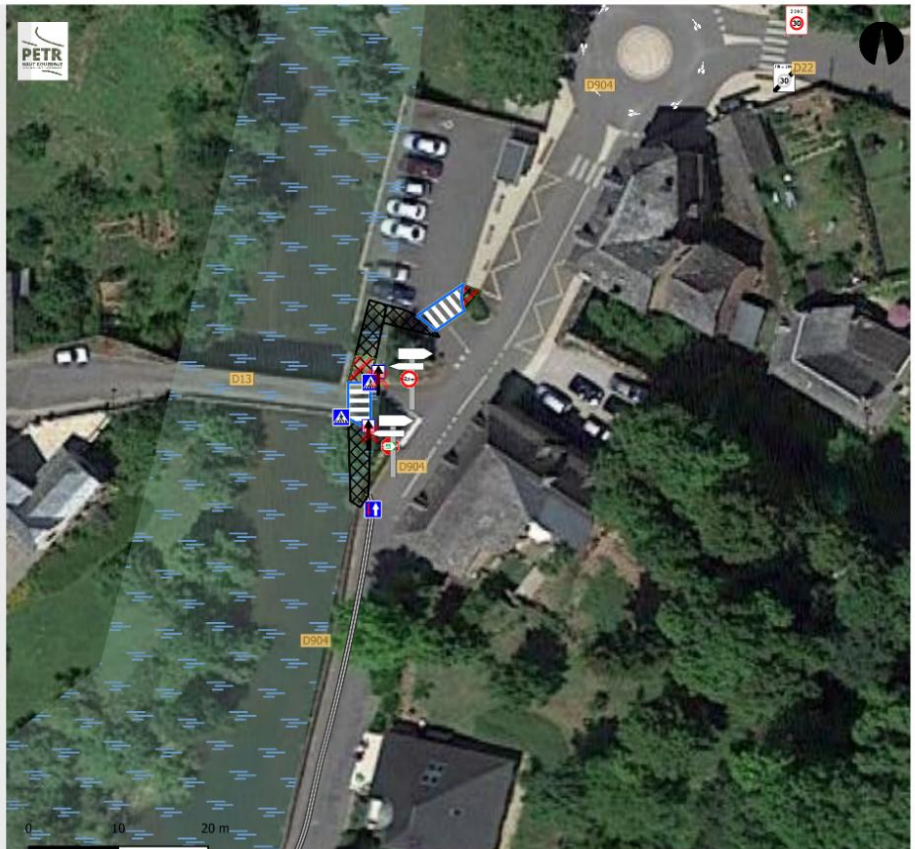


IMMERGIS












Tronçon : Villecomtal - Scénario 2 - zoom n°2

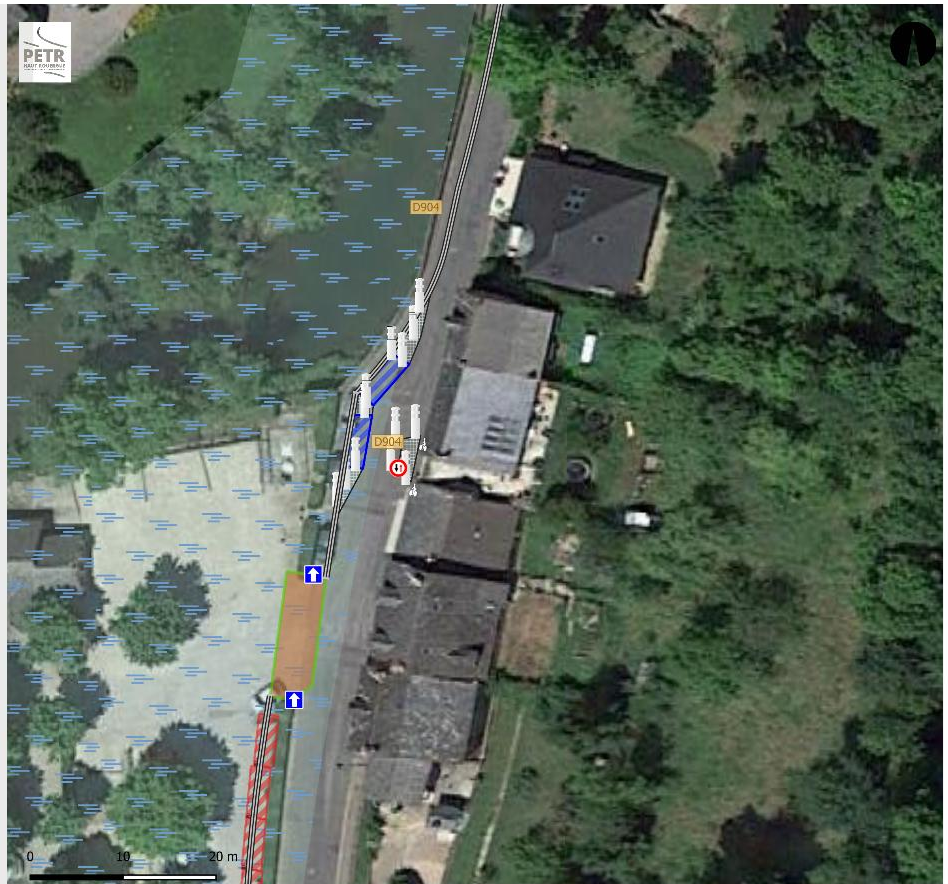
Éléments

-  garde_corps
- Pictogrammes - vélo
-  Panneau C18
-  Direction Voiture
-  Panneau SI 6
-  dv
-  Panneau C20a
-  Dépose / repose de panneau
-  Entrée de zone 30
-  Sortie de zone 30
-  Stop
-  Terre plein à raboter
-  Plantation à déposer
-  Elargissement de trottoir
-  Passage piéton
-  damier



Éléments

-  Pictogrammes - vélo
-  garde_corps
-  garde_corps
-  Balise j11
-  Priorite au sens inverse
-  Panneau B15
-  C12
-  ecf_colore
-  Place de stationnement supprimée
-  damier
-  Place de stationnement









Éléments

-  garde_corps
-  Marquage longitudinal continu - piste sur trottoir (3u)
-  Ligne continue - STOP (50cm)
-  C12
-  b1
-  Balise j11
-  Panneau B1
-  Stop
-  ecf_colore
-  Place de stationnement supprimée
-  Passage piéton














Eléments

-  Pictogramme - piéton
-  garde_corps
-  Bordure
-  Marquage longitudinal continu - piste sur trottoir (3u)
-  Ligne continue - STOP (50cm)
-  Balise j11
-  Panneau voie verte
-  Panneau fin voie verte
-  Panneau C20a
-  Pictogramme 30 km/h
-  Priorite au sens inverse
-  Panneau B15
-  Panneau C18
-  Stop
-  ecf_colore
-  geotextile
-  damier
-  Terre plein à raboter
-  Elargissement de trottoir
-  Passage piéton






Eléments

-  Bordure
-  Balise j11
-  Panneau C20a
-  Pictogramme 30 km/h
-  Priorite au sens inverse
-  Panneau B15
-  Panneau C18
-  ecf_colore
-  damier
-  Elargissement de trottoir
-  Passage piéton




Eléments

-  Pictogramme 30 km/h
-  Entrée de zone 30
-  Sortie de zone 30



Eléments

-  Pictogrammes - vélo
-  garde_corps
-  Bordure
-  Panneau voie verte
-  Panneau fin voie verte
-  Dépose d'arbre
-  Entrée de zone 30
-  Sortie de zone 30
-  geotextile
-  Terre plein à raboter
-  Trottoir à raboter
-  Place de stationnement supprimée



4. Financements

Dispositifs	Projets éligibles	Bénéficiaires éligibles	Conditions spécifiques	Taux d'intervention / Plafond
Fonds Vert – Aménagements cyclables	<ul style="list-style-type: none"> - Suppression de discontinuités cyclables (ponts, tunnels, carrefours dangereux) - Création d'itinéraires cyclables continus & sécurisés (<15km) 	Collectivités territoriales et EPCI	<ul style="list-style-type: none"> - Aménagements en site propre uniquement - Respect du guide CEREMA - Intégration dans la planification locale - Priorité aux zones rurales, peu dotées, scolaires/gare/pôle 	25% max
Plan Vélo II - Région Occitanie (2024-2028)	<ul style="list-style-type: none"> - Liaisons cyclables intercommunales - Interconnexion avec équipements régionaux ou scolaires - Liaisons intra-communales vers pôles générateurs (centre-bourg ↔ école, gare, etc.) 	Collectivités locales (communes, intercommunalités)	<ul style="list-style-type: none"> - Longueur max : 15 km (intercommunal), 5 km (interconnexions et intra-communales) - Pour intra-communales : >2000 hab ou statut BCO/PVD 	<p>Jusqu'à 30% (intercommunal) et jusqu'à 30% +10% si scolaire</p> <p>Plafond : 120 000 €/km</p>
Fonds Vert – "Mobilités durables zones rurales"	<p>Volet 1 : Stratégie, plan mobilité simplifié, AMO</p> <p>Volet 2 : Services de mobilité (TAD, VAE, autopartage, info mobilité, vélo libre-service, conseil, covoiturage, aménagements cyclables...)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Collectivités territoriales - Groupements / PETR - AOM ou équivalent - Territoires ruraux prioritaires (grille densité ANCT) 	<ul style="list-style-type: none"> - Investissements & fonctionnement (2 ans max) éligibles. - Aménagements cyclables inférieurs à 400 000€ (ouvert aux aménagements qui ne sont pas en site propre) 	25% max

<p>Plan Vélo - Département de l'Aveyron 2025- 2030</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Aménagements en site propre - Reclassement d'un chemin rural en Voie verte - Signalisation (verticale, horizontale et dynamique) - Création d'une passerelle ou d'un ouvrage inférieur - Reclassement d'une voie communale ou intercommunale en Voie verte - Sur chaussée (bande cyclable, CVCB, BDD) 	<p>Collectivités locales</p>	<p>Dispositifs ouverts aux aménagements inscrits et non-inscrit au schéma départemental, ouvert également aux aménagements hors domaine public départemental</p>	<p>Jusqu'à 40% pour les itinéraires inscrits sur le schéma départemental et jusqu'à 20% pour les itinéraires non-inscrits.</p> <p>Plafond spécifique selon les aménagements prévus.</p>
<p>LEADER GAL AOCG Fiche action 4 : Promouvoir un aménagement durable préservant les ressources naturelles et patrimoniales 4.1 Développer l'offre de mobilité</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Création de pistes cyclables entre 2 bourgs - Mise en place d'un service d'autopartage - Expérimenter un service de covoiturage citoyen - ... 	<p>Collectivités locales Associations Entreprises</p>	<p>Le projet doit s'inscrire ou s'articuler avec le Plan de mobilité simplifié / une stratégie mobilité à l'échelle territoriale Dans le cas d'achat de véhicule : crit'air 1 ou 2 min</p>	<p>Plancher aide FEADER :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Collectivités : 10 000€ - Entreprises, associations : 4 000€ <p>Le FEADER doit représenter à minima 15% de l'assiette éligible retenue Plafond : 150 000€</p>

Scénario 1 :

TABLEAU SYNTHETIQUE DES ELEMENTS CHIFFRES

Nom	Villecomtal
Étiquettes de lignes	Somme de cout_sc_1
Arbre à déposer + essouchage	540 €
Balise J11	3 100 €
Banneau B1 (Sens interdit)	800 €
Bordure type P1	2 286 €
Création de trottoir	7 106 €
Dépose de mobilier	500 €
Dépose de parterre végétalisé	0 €
ECF coloré	6 749 €
Garde-corps	10 253 €
Ligne 3u	307 €
Panneau C18 (Sens prioritaire)	800 €
Panneau à déposer	40 €
Panneau AB4 (Stop)	800 €
Panneau B15 (Sens non prioritaire)	800 €
Panneau B2a	1 200 €
Panneau B30 (Début de zone 30)	1 600 €
Panneau B51 (Fin de zone 30)	1 600 €
Panneau c115	1 200 €
Panneau C116 (Fin de voie verte)	1 200 €
Panneau c12	800 €
Panneau c20a	4 000 €
Panneau directionnel vélo	200 €
Panneau directionnel voiture	800 €
Panneau interdiction largeur maximale	400 €
Passage piéton	1 187 €
Passerelle de 20m à 60m	283 785 €
Passerelle de 20m à 60m - traversée	212 400 €
Pictogramme piéton tous les 5m	47 €
Pictogramme vélo tous les 5m	458 €
Pictogrammes vélos	216 €
Place de stationnement ajoutée	0 €
Place de stationnement supprimée	0 €
Rabotage de terre-plein	1 054 €
Rabotage de trottoir	59 €
Rampe d'accès	4 938 €
Revêtement en géotextile	8 251 €
Zebra	340 €
Total général	559 816 €

Itinéraire	Villecomtal
Détails des aménagements proposés	Scénario 1
Voie verte	239 693 €
Arbre à déposer + essouchage	540 €
Bordure type P1	1 559 €
Dépose de mobilier	500 €
ECF coloré	2 903 €
Garde-corps	5 057 €
Ligne 3u	38 €
Panneau c115	1 200 €
Panneau C116 (Fin de voie verte)	1 200 €
Passerelle de 20m à 60m - traversée	212 400 €
Pictogramme vélo tous les 5m	307 €
Place de stationnement supprimée	0 €
Rabotage de terre-plein	741 €
Rabotage de trottoir	59 €
Rampe d'accès	4 938 €
Revêtement en géotextile	8 251 €
Total général	239 693 €

TABLEAU SYNTHETIQUE DES ELEMENTS CHIFFRES

Scenario 2 :

Étiquettes de lignes	Somme des coûts
Arbre à déposer + essouchage	540 €
Balise J11	4 400 €
Banneau B1 (Sens interdit)	800 €
Bordure type P1	2 103 €
Création de trottoir	7 106 €
Dépose de mobilier	0 €
Dépose de parterre végétalisé	0 €
ECF coloré	3 846 €
Garde-corps	14 455 €
Ligne 3u	293 €
Panneau C18 (Sens prioritaire)	1 200 €
Panneau à déposer	40 €
Panneau AB4 (Stop)	800 €
Panneau B15 (Sens non prioritaire)	1 200 €
Panneau B2a	1 200 €
Panneau B30 (Début de zone 30)	1 600 €
Panneau B51 (Fin de zone 30)	1 600 €
Panneau c115	800 €
Panneau C116 (Fin de voie verte)	800 €
Panneau c12	800 €
Panneau c20a	4 000 €
Panneau directionnel vélo	200 €
Panneau directionnel voiture	800 €
Panneau interdiction largeur maximale	400 €
Passage piéton	1 187 €
Passerelle de 20m à 60m	0 €
Passerelle de 20m à 60m - traversée	0 €
Pictogramme piéton tous les 5m	47 €
Pictogramme vélo tous les 5m	216 €
Pictogrammes vélos	216 €
Place de stationnement ajoutée	250 €
Place de stationnement supprimée	0 €
Rabotage de terre-plein	1 054 €
Rabotage de trottoir	59 €
Rampe d'accès	0 €
Revêtement en géotextile	3 280 €
Zebra	763 €
Total général	56 055 €

Détails des aménagements proposés	Scénario 2
Voie verte	12 718 €
Arbre à déposer + essouchage	540 €
Bordure type P1	1 376 €
Dépose de mobilier	0 €
ECF coloré	0 €
Garde-corps	5 057 €
Ligne 3u	24 €
Panneau c115	800 €
Panneau C116 (Fin de voie verte)	800 €
Passerelle de 20m à 60m - traversée	0 €
Pictogramme vélo tous les 5m	41 €
Place de stationnement supprimée	0 €
Rabotage de terre-plein	741 €
Rabotage de trottoir	59 €
Rampe d'accès	0 €
Revêtement en géotextile	3 280 €
Total général	12 718 €

5. Annexe

Carte des zones Natura 2000

